

FÖRDJUPAT GESTALTNINGSPROGRAM

Väg 261 Ekerövägen genom Drottningholm

Underlag för ansökan om tillstånd till ändring av statligt byggnadsminne

OL07GP03



Medverkande

Trafikverkets projektgrupp

Karin Stadler, projektledare

Peter Kankis, ansvarig Vägarkitektur

Maria Hallersjö, kulturmiljö

Gestaltningssystem WSP

Lovisa Näswall, landskapsarkitekt LAR/MSA, WSP Funktionsansvarig Vägarkitektur

Sofia Dahlbäck, landskapsarkitekt LAR/MSA, WSP handläggare Vägarkitektur

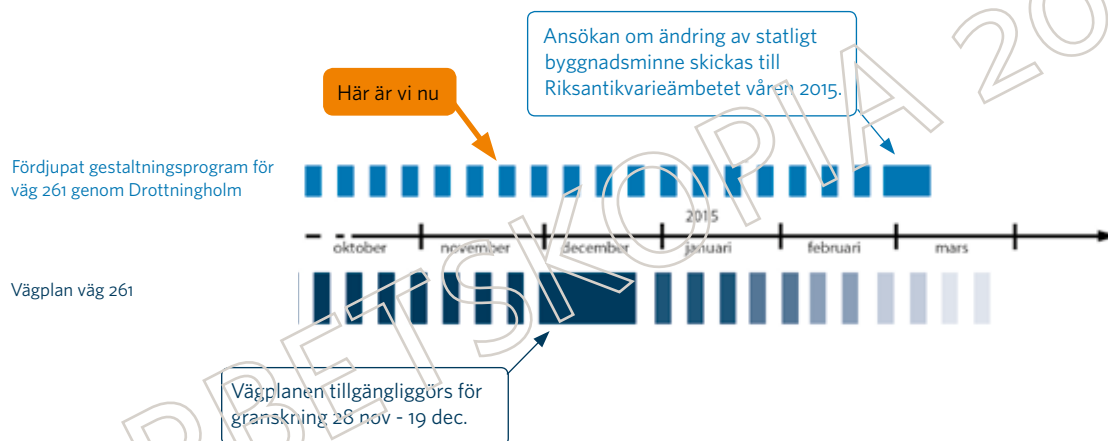
Johanna Alton, landskapsantikvarie kulturmiljöfrågor

Innehållsförteckning

Läsanvisning december 2014	3
1. Inledning	4
1.1 Syfte och mål med vägprojektet	4
1.2 Syfte och mål med det fördjupade gestaltningssystemet	4
1.3 Omfattning och upplägg	4
2. Historisk tillbakablick	5
2.1 Historiska vägsträckningar - övergripande	5
3. Nulägesbeskrivning	10
3.1 Belysning	12
3.2 Skyltar	14
3.3 Övrig vägutrustning	14
3.4 Markbeläggning	15
3.5 vegetation och mark	15
4. Målformulering inför kommande skeden	18
4.1 Projekt mål vägplan 261.	18
4.2 Gestaltningssystem	18
5. Generell utformning	19
5.1 Belysning	20
5.2 Skyltar	24
5.3 Övrig vägutrustning	28
5.4 Markbeläggning	32
5.6 vegetation och mark	36
6. Förslag	42

Läsanvisning december 2014

Den här rapporten är ett arbetsmaterial som fortfarande är under bearbetning. Bilder och texter i detta dokument kan komma att justeras fram till leverans av programmet som är planerat till vårvintern 2015 i samband med att ansökan om tillstånd till ändring av det statliga byggnadsminnet Drottningholm lämnas in. Dokumentet ska ses som en ögonblicksbild av var vi befinner oss just nu med fördjupningen av gestaltungsåtgärderna i samband med Vägplan för väg 261.



Arbetet med det fördjupade gestaltungsprogrammet pågår för fullt och det här programmet är en ögonblicksbild av arbetsläget just nu. Det fördjupade gestaltungsprogrammet förväntas bli helt klart under våren 2015.

ARBETSKOPIA 2014-11-21

1. Inledning

Det här dokumentet är ett fördjupat gestaltungsprogram som tagits fram i samband med framtagandet av Vägplan och gestaltungsprogram för väg 261, Nockeby-Tappström. Det här fördjupade gestaltungsprogrammet tjänar två syften:

1. Utgöra en del av ansökan om tillstånd för påverkan på det statliga byggnadsminnet Drottningholm.
2. Utgöra kravdokument inför fortsatt projektering av väg 261 och därmed säkerställa att de gestaltungsprogrammens intentionerna från Vägplanen förverkligas i senare skeden.

1.1 Syfte och mål med vägprojektet

Det övergripande syftet med en utbyggnad av Ekerövägen till en smal fyrfältsväg är att förbättra trafiksituationen för dem som bor och arbetar i Ekerö kommun. Vägen går genom det Statliga byggnadsminnet Drottningholm.

1.2 Syfte och mål med det fördjupade gestaltungsprogrammet

Ekerövägens breddning innebär en ändring i det statliga byggnadsminnet Drottningholm. Ändringar ska motiveras och noga prövas. Vid tillståndsprövningen, som görs av Riksantikvarieämbetet, vägs behovet av ändringen mot den eventuella minskning av det kulturhistoriska värdet som ändringen kan medföra. Det här programmet ska utgöra ett underlag för tillståndsprövningen samt även fungera som byggstyrande underlag i nästa skede.

PM Vägarkitektur Drottningholm ingår inte i granskningen av Vägplanen.



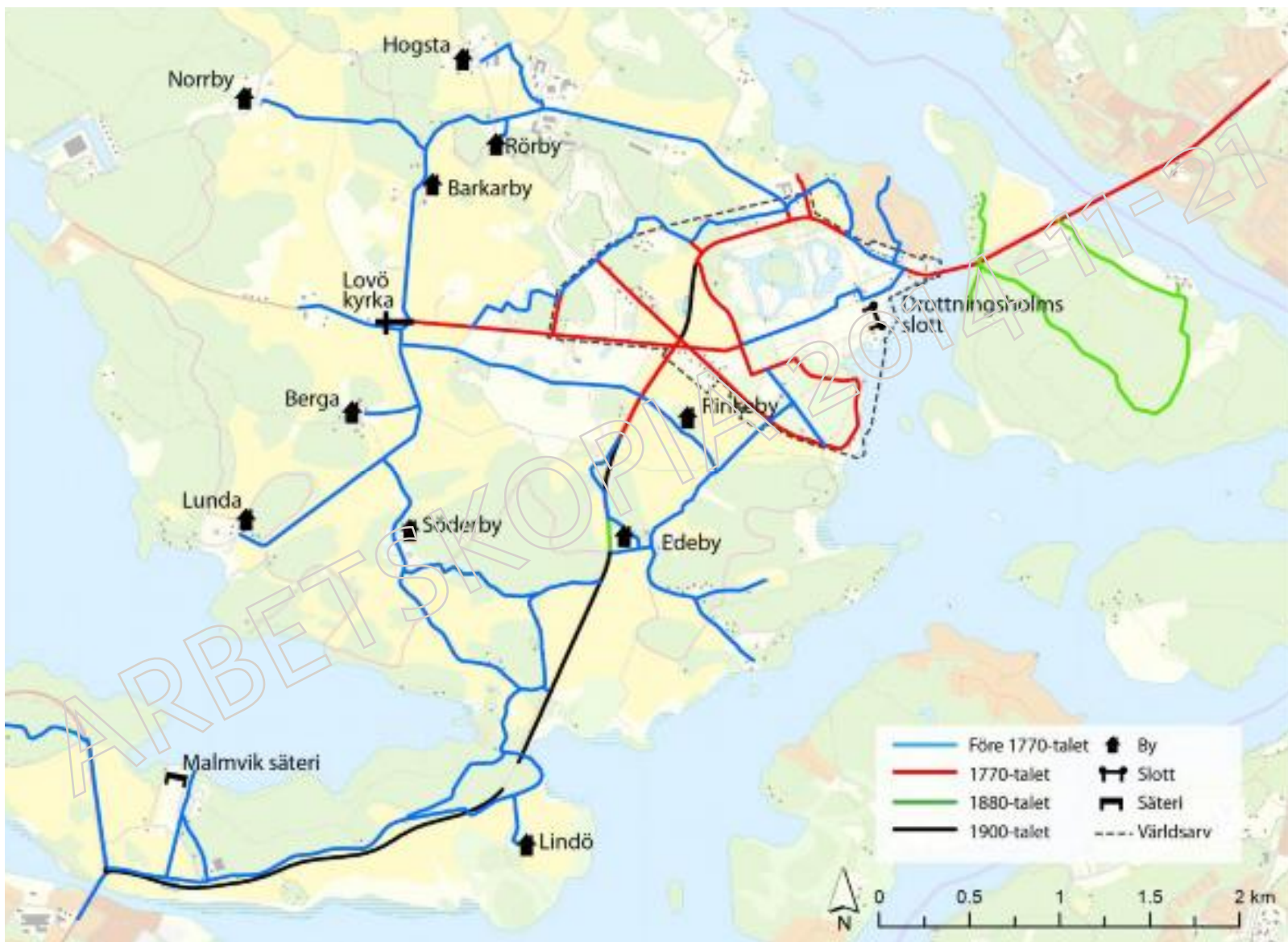
De förslag som redovisas här är fördjupningar av gestaltungsprinciperna som presenterades i det övergripande gestaltungsprogrammet för väg 261 och bygger på samma syn och värdering av landskapet. PM Vägarkitektur Drottningholm tas fram i samarbete med RAÄ.

1.3 Omfattning och upplägg

I det här programmet redovisas befintlig situation och det nya förslaget på jämförbart sätt för att underlätta bedömningen. Där det är möjligt redovisas även historiska bilder och kartor som kan underlätta förståelsen.

För fullständig information om vägprojektet, dess bakgrund och åtgärder hänvisas läsaren till Vägplanen, MKB samt övergripande gestaltungsprogram för väg 261.

I det här programmet anges krav och gestaltungsprinciper. Krav som anges är byggstyrande och avgörande för att slutresultatet ska uppfylla målen. Gestaltungsprinciper är vägledande och ska i möjligaste mån följas.



Utdrag ur väghistorisk karta längs med Ekerövägen (Kulturmiljöutredning. . Vägplan för Ekerövägen väg 261 Tappström - Nockeby)

2. Historisk tillbakablick

2.1 Historiska vägsträckningar - övergripande

Den aktuella vägsträckan inom världsarvet och det statliga byggnadsminnet kan huvudsakligen delas in i tre utbyggnadsfaser, vägen fram till 1770-talet, 1770-talets vägsträckning, 1900-talets vägsträckning. Vägsträckan mellan Malmen och korsningen mot Vilan var före 1770-talet en bruksväg inom slottsanläggningen. Huvudvägen löpte då från slottet genom barockparken och vidare till övriga delar av Lovö. När broarna till fastlandet byggdes på 1770-talet flyttades huvudvägen till att gå från Drottningholms fäste via ovan beskrivna bruksväg för att sedan runda den engelska parken söderut, vidare västerut till Kanton. På 1930-talet rätades vägen med en ny sträckning över åkermarken mellan vägkorsningen mot Vilan och Kanton.

Gustav III lät utforma slottsanläggningen enligt 1700-talets stilideal med axiala vägstrukturer, där de mest betydelsefulla axlarna försågs med alléer, en engelsk landskapspark och tillhörande byggnader. Det omgivande produktionslandskapet utgjorde en viktig näring för Kungsladugården men fungerade även som en kontrast till det tuktade och planerade som utgjordes av byggnaderna, siktlinjerna, alléerna och parklandskapet i slottsanläggningen. I slutet av 1700-talet låg ladugårdsbyggnaderna på gårdet norr om väg 261, omkring 100 meter väster om Rörbykorsningen. Ingen av dessa byggnader finns kvar från den tiden. Dagens ladugårdsbyggnader öster om Rörbyvägen uppfördes på 1910-talet.

De värden som ska bevaras för att minimera den negativa påverkan på kulturmiljövärdena i världsarvet är 1700-talets slottsanläggning.

Längs vägen finns det vissa företeelser som lyfts fram i beskrivningen till världsarvet, det statliga byggnadsminnet och riksintresset och som ska beaktas inom vägprojektet med breddning av väg 261.

Kanton

Kanton anlades några decennier före Gustav III:s stora omorganisation. Området byggdes för småskalig tillverkning av lyxprodukter. Korsningen vid Kanton utgör entrén till världsarvet och det statliga byggnadsminnet från sydväst. De två alléerna längs de två axialt anlagda vägarna Skolallén-Kantongatan och Lovö Kyrkallé är viktiga för förståelsen av uppbyggnaden av 1700-talets slottsanläggning och av vad som värdesattes på den tiden. Vägsträckningarna utgör därför en viktig del av världsarvet och det statliga byggnadsminnet. Öster om dagens korsning skär Ekerövägen genom de två alléerna i en modern vägsträckning.

Sträckan mellan Vilan och Kanton

Vägsträckan går igenom åkermark som i slutet av 1700-talet planerades som en utvidgning till den engelska parken, såsom en så kallad pelouse (öppen gräsyta). På vägens sydöstra sida planerades för ett organiskt utformat vattensystem med slingrande stigar och broar. På den nordvästra sidan planerades för ett flackt, vidsträckt landskap med möjlighet till utblickar från det Götiska tornet. Planerna på en parkutvidgning lades ner och området kom att även fortsättningsvis utgöra ett öppet jordbrukslandskap och på så vis skapa kontrast till den organiserade landskapsparken.

Vilan

Vilan lät uppföras av Gustav III. Det var en livstidsförläning åt Gustaf III:s balettmästare, Louis Gallodier. Ut mot det öppna landskapet markeras Vilan av de omgivande ädellövsträden.

Hemmet

Gustav III lät bygga Hemmet som tjänstebostad åt ståthållaren på slottet



Karta över F.M.Piper planer för utformningen av den engelska parken från slutet av 1700-talet



1698 års karta



1745 års karta

under 1780-talet. Placeringen är väl genomtänkt som ett blickfång till en av siktlinjerna i den engelska parken och ska uppfattas som en del av parken. Hemmet utgör en vacker blickpunkt ända från barockdelen av parken. På närmre avstånd är kopplingen inte lika tydlig då vägens dragning förstärks av ett dike med högs gräs och driften av gräsytorna skiljer sig åt mellan de olika sidorna av vägen.

Drottningholms slott med teatern, den engelska parken och Karusellplan

Anläggningen utgör en typisk slottsmiljö enligt 1700-talets ideal, där slottet och teatern omges av den engelska parken. I anslutning till vägen i den engelska parken ligger Karusellplan som fungerat som arena för praktfulla uppträdanden och tornerspel. 1700-talets parkideal utgår från



Ekerövägen genom Malmén omkring år 1910

motsatsförhållanden såsom öppet slutet, tuktat och vilt. Strukturen bygger på objekt som skapar blickfång i siktlinjer mellan olika utsiktspunkter, en lek med perspektiv. Parkens ideal sträcker sig längre än till den begränsade parken med dessa siktlinjer och utblickar, vilket gör att hanteringen av omgivningen påverkar kvaliteterna i den engelska parken. På det viset har det öppna jordbrukslandskapet haft och har stor betydelse för upplevelsen inne i parken.

Idag är trafiken på vägen påtaglig inifrån parken. Själva väggroppen med asfaltsytor är dock inte iögonfallande.

Malmén

Det första huset som uppfördes på Drottningholmsmalmen är Stenvärdshuset från slutet av 1500-talet. De flesta byggnaderna är dock från slutet av 1700-talet och uppfördes för de hantverkare som arbetade med uppbyggnaden av det nya slottet efter branden på 1660-talet. Malmens mer täta struktur, särskilt utmed Långa raden som vetter mot Ekerövägen, utgör en kontrast till parkens svepande ytor.

3. Nulägesbeskrivning

Ekerövägen delar slottet och parken från bebyggelsen på Malmen, kringliggande gårdar och byar vilka varit väsentliga både för slottets tillkomst

och försörjning. Ekerövägens bredd och dess trafik utgör en oönskad visuell barriär mellan parken söder om Ekerövägen och bebyggelsen på Malmen och kringliggande gårdar. Det är av stor vikt att de historiska, visuella och funktionella, sambanden längs Ekerövägen förbättras.





Analys av förhållandet mellan väg och omgivning idag.

3.1 Belysning

Idag belyses vägen med landsvägsarmatur av typen Iridium. Stolparna är 10 m höga stolpar med varierande utförande, både med och utan radie mellan arm och stolpe förekommer. Stolparna står på vägens norra sida utmed sträckan Malmen-Vilan och på vägens södra sida utmed sträckan Vilan-Kanton. Avståndet varierar mellan 30-35 m, men med enskilda avvikelser på både längre och kortare avstånd. Belysningen upplevs som anspråkslös och har en varm gulaktig ton. Omgivningarna belyses sparsamt. I Malmen förekommer fasadmonterad belysning vid entréer. Parkeringen vid teatern har låg parkbelysning med karaktär av äldre gaslykta. Parkvägarna i den engelska delen av parken är inte belysta. Det är endast parkvägarna i barockdelen av parken som är belysta.

I korsningen i Kanton står belysningsstolpar på vägens båda sidor.

Väderskyddet vid busshållplatsen vid Pressbyrån är upplyst. Övriga väderskydd saknar belysning.



Mot orangeriet



Malmen



Karusellplan



Befintlig belysning. Visualisering ur VR-modell.

3.2 Skyltar

Utmed sträckan finns många olika typer av skyltning, och dess placering och utformning är sällan anpassad efter omgivningen. Särskilt påtagligt blir skyltarnas placering i siktlinjer och i öppna landskapsrum. Vid Kanton, Karusellplan och i den större korsningen i Malmen påverkar skyltarna utblickarna inifrån parken.



Befintliga skyltar



3.3 Övrig vägutrustning

Till övrig utrustning räknas el- och signalskåp, teknikkiosk, trafiksignaler, hastighetskameror, räcken och pollare. Den utrustning som är mest påtaglig inne i parken är trafiksignalerna vilkas ljus är väl synliga inifrån parken vid mörker. Den övriga utrustningen påverkar främst upplevelsen av landskapet lokalt där den är placerad.

I Kanton finns en nätstation placerad intill Lovö kyrkväg, i det öppna landskapsrummet mellan de två betydelsefulla axlarna Lovö kyrkallén och Skolallén. På andra sidan vägen står några signal- och elskåp, också i det öppna landskapsrummet mellan alléerna. Utrustningens placering och utformning är inte anpassad till platsen vilket har en negativ påverkan. Även vid Karusellplan och vid Malmen finns el- och signalskåp som inte placerats med hänsyn till omgivningen.

Vid Kanton finns två pollare vid infarten till Skolallén. Dessa är anspråkslösa med tydliga reflexer.



Räcke finns på Drottningholmsbron och är av standardtyp för vägmiljöer. Räckets kan upplevas som något grovt när det iakttas med slottet i fonden, men samtidigt är det anspråkslöst och tar ingen uppmärksamhet från slottet, vilket är positivt.



3.4 Markbeläggning

Körbanor samt gång- och cykelbanor är belagda med asfalt som i nuläget är ljusgrå. Genom Malmen avgränsas körbana och gång- och cykelbana av enkel kantsten i granit (7 cm bred). Från Malmen och vidare västerut skiljs körbanan och gång- och cykelvägen åt av en gräsremsa.

Söder om Ekerövägen löper en parkväg utmed hela sträckan. Den är idag belagd med ljusgrå asfalt. Parkvägarna längre in i parken är belagda med ljus grus i varierande fraktioner.



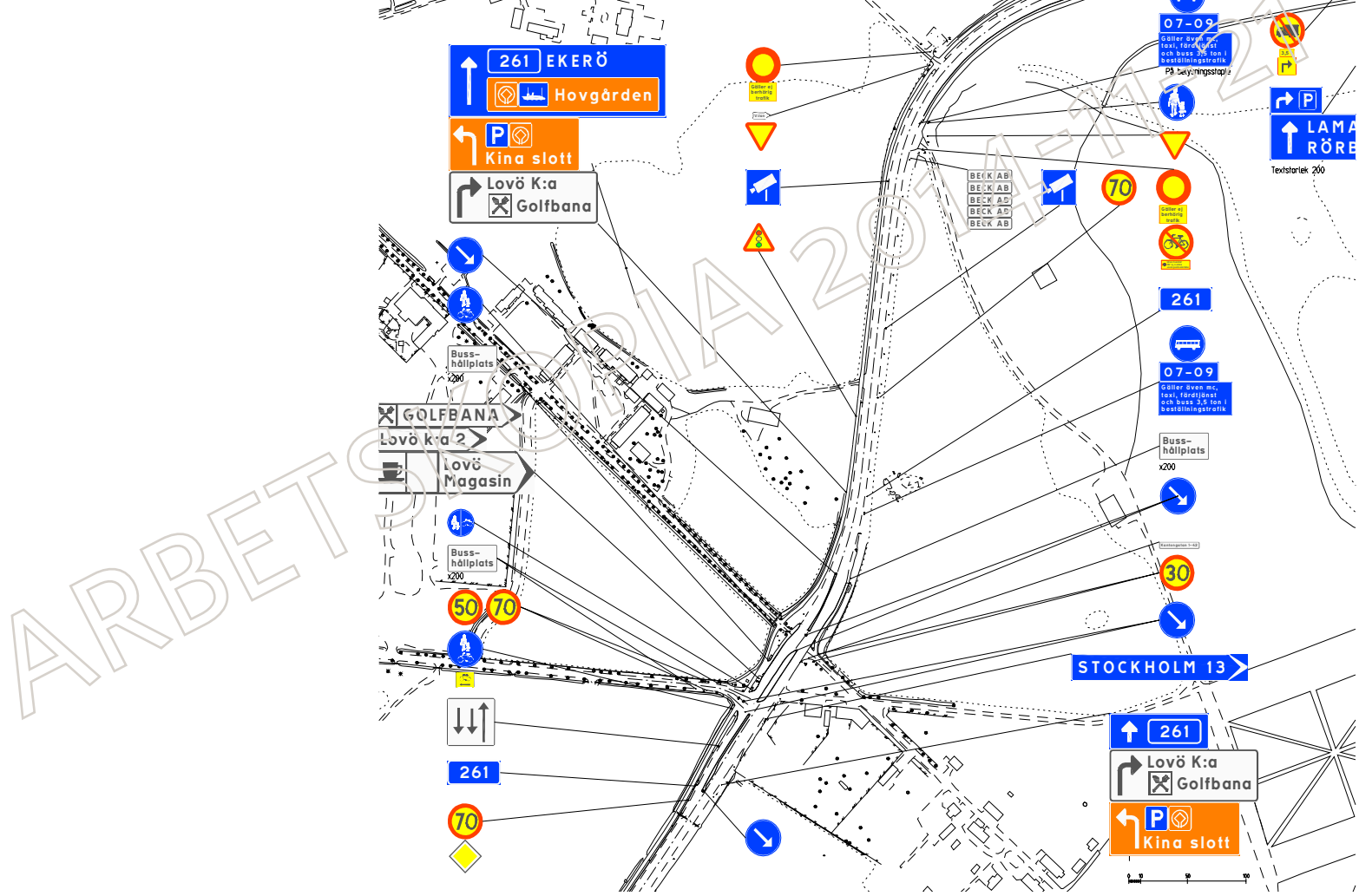
Utmed delar av sträckan förekommer kantsten i olika utföranden. Det förekommer både kantstöd i granit och betongkantstöd, till synes utan samordning då det kan förekomma olika typer på vardera sida om vägen.

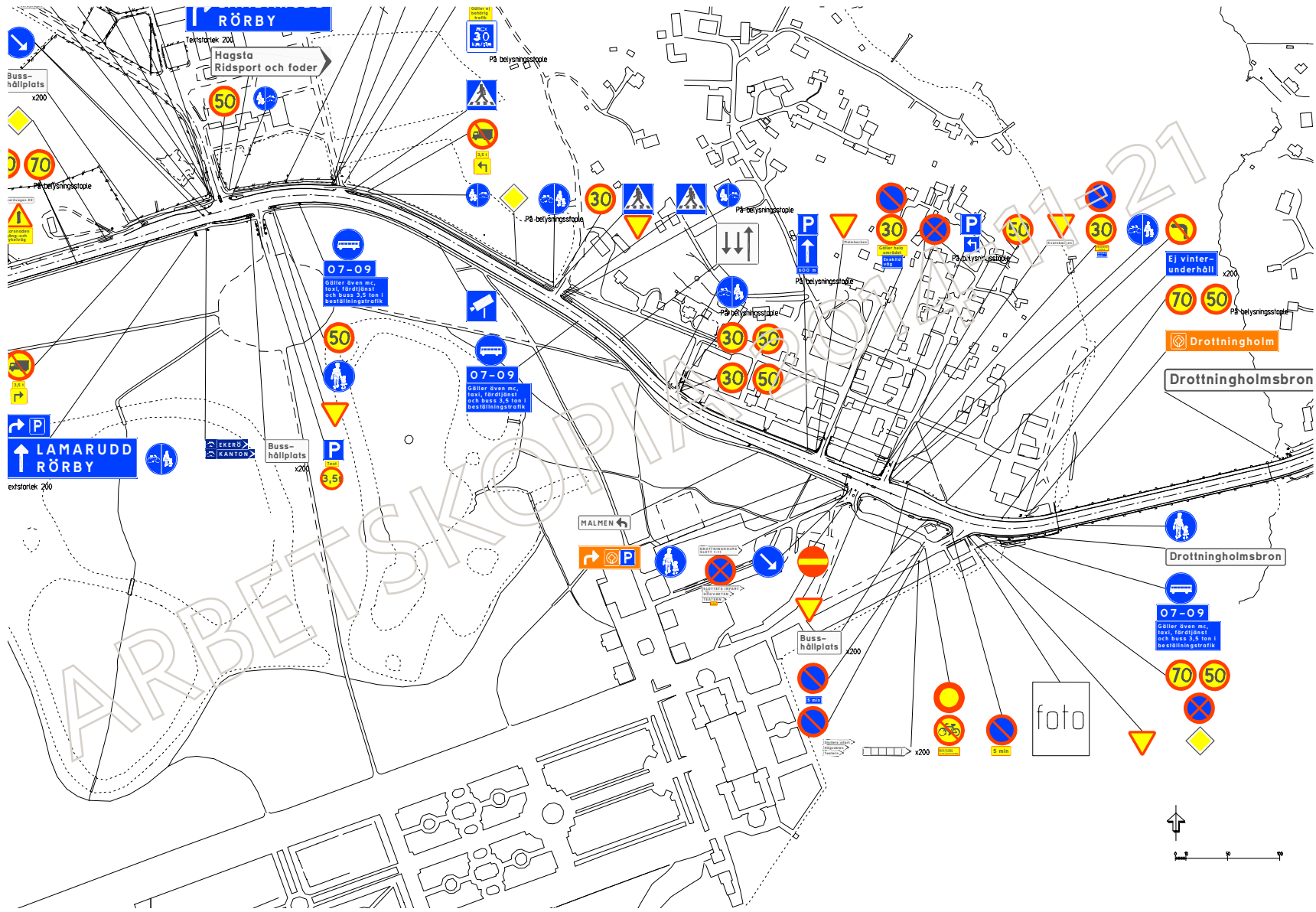


3.5 vegetation och mark

Mellan Vilan och Malmen gränsar vägen direkt mot parkmark med gräsytor med i olika grad uppstammade träd. Några flerstammiga träd förekommer. Norr om vägen varierar den angränsande vegetationen mellan skog/buselage, parkmark, betesmark och åkermark. Mellan Vilan och Kanton omges vägen på båda sidor med öppen betesmark och åkermark, bortsett från den åkerholme med ekar på vägens norra sida. Genom Kanton passerar Ekerövägen Kantongatan, Lovö kyrkallé och Skollallén vilka alla är trädkantade vägar. Utmed Lovö kyrkallé pågår ett förnyingsarbete varför den inte är lika tydlig som de andra alléerna.

Många träd är i behov av stamkvistning för att öka genomsiktligheten och förtydliga alléernas sträckning. Trädgårdsväxtligheten i Kanton har också vuxit sig stor och kraftig och suddar ut alléernas tydlighet.





4. Målformulering inför kommande skeden

4.1 Projekt mål vägplan 261.

Kollektivtrafikens andel av personresorna ska öka

Världsarvets, buffertzonens och riksintressenas natur- och kulturvärden bevaras, vårdas och utvecklas

Fordonstrafikens framkomlighet ska förbättras

Trafiksäkerheten på sträckan ska förbättras

4.2 Gestaltning mål

Gestaltning målen som är aktuella för sträckan genom Drottningholm ska ses som en utveckling av projektmålen för vägplan för väg 261.

Vägen är underordnad landskapet.

Upplevelsen av världsarvets olika karaktärer ska förstärkas.

Vägens sektion anpassas för att göra ett så litet intrång som möjligt. Både fysiskt och visuellt.

Utformning av bankar och slänter harmonierar med omgivande landskap.

Vägens framtoning är enkel och anspråkslös.

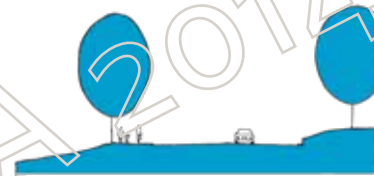
Historiska strukturer i landskapet lyfts fram och förtydligas där dessa kommer i kontakt med Ekerövägen.

Kompletterande växtlighet utgår från landskapets rådande struktur och artsammansättning.



Vägen underordnad landskapet. Vägen manifesteras inte i landskapet.

Vägen överordnad i landskapsrummet. Utgör ryggrad i splittrade landskapsrum.



Landskap och väg i jämvikt. Vägen utgör en komponent bland andra inom Drottningholm.



5. Generell utformning

I det här kapitlet presentas de krav och principer som ska gälla utmed vägsträckan genom det statliga byggnadsminnet. Hur kraven och principerna gör sig gällande på särskilda platser redovisas i kapitel 6.

ARBETSKOPIA 2014-11-21

5.1 Belysning

Med belysning avses den belysning av väg 261 som krävs för att uppnå god trafiksäkerhetsnivå utifrån bland annat trafikmängd. Anslutande vägar eller parkeringar ingår inte i detta projekt.

Förhållningssätt

Genom att låta belysningen vara lågmäld, diskret och med få stolpar utmed större delen av sträckan accentueras inte vägens dragning och belysning. En enkel armatur och stolpe bidrar till vägens lågmälda framtoning.

Vid Malmen (från Drottningholms västra brofäste fram till där stödmuren slutar i väster) får Malmens täta bebyggelse och mer stadlika karaktär ange inriktning på belysningens karaktär. Här placeras belysningsstolpar på båda sidor om vägen.

Gestaltungsprinciper

Placering av stolpar anpassas till utblickar, kultur- och naturmiljövärden men med god belysningseffekt.

Krav

Utmed Malmen:

- A. Inga stolpar får överstiga 8 m.
- B. Stolpar placeras på båda sidor om vägen, parvis utmed Malmen.
- C. Armatur ska väljas vid provbelysning. Aktuella armaturer vid provbelysning är Stockholmslyktan samt Dyana.

D. Stolpe ska vara konisk, med vinkelrät arm och vara svarta, RAL9005, med matt struktur.

E. Stolphöjd genom Malmen ska vara 6 m.

F. Vid övergångsställe placeras en stolpe i mittrefug av trafiksäkerhetsskäl.

G. Ljuskälla XXX

H. Färgåtergivning XXX

Övrig sträcka:

I. Stolpe placeras i gräsremsa mellan körbana och gc-väg

J. Stolpe ska vara konisk, med radie mellan arm och stolpe och varmförzinkade.

K. Stolphöjd max 12m.

L. Armatur: Iridium II eller likvärdig.

M. Ljuskälla XXX

N Färgåtergivning XXX

O. Den enkelsidiga belysningen ska belysa både väg och cykel- och gångväg så att god standard uppfylles enligt VGU.

Jämförelse nuläge

Enkelsidig belysning.

Stolpar 10 m höga

Armatyr Iridium

Blandat stolpar med och utan radie mellan stolpe och arm.

Olika placering utmed sträckan.



Dubbelsidig belysning förbi Malmen:
Stockholmslyktan med vinkelrät arm.



Detalj Iridium för enkelsidig belysning.



Hela stolpen med armatur



Föreslagen placering och utformning av belysningstolpar och armaturer.







5.2 Skyltar

Avser vägskyltar tillhörande Trafikverket utmed hela sträckan inom det statliga byggnadsminnet.

Förhållningssätt

All vägutrustning ska sträva efter att ha så liten påverkan som möjligt på landskapsbilden vilket innebär så få skyltar som möjligt, låg höjd på skyltar och neutral färgsättning på stolpar.

Gestaltungsprinciper

Placering av skyltar anpassas till utblickar, kultur- och naturmiljövärden.

Antalet vägsyltar och dess storlek hålls på ett minimum.

Skyltarna bör hållas så låga som möjligt.

Ingen skyltning i det öppna landskapsrummet.

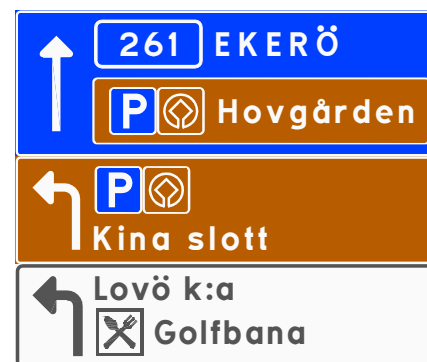
Krav

- A. Stolpar ska ha fyrkantprofil och vara varmförzinkade
- B. Skyltar ska där så är möjligt samplaceras på belysningsstolpar och trafiksignalstolpar eller samplaceras på en gemensam stolpe.
- C. Skyltar med textinformation hålls i sammanhållen ram för ett mer samlat uttryck.

Jämförelse nuläge

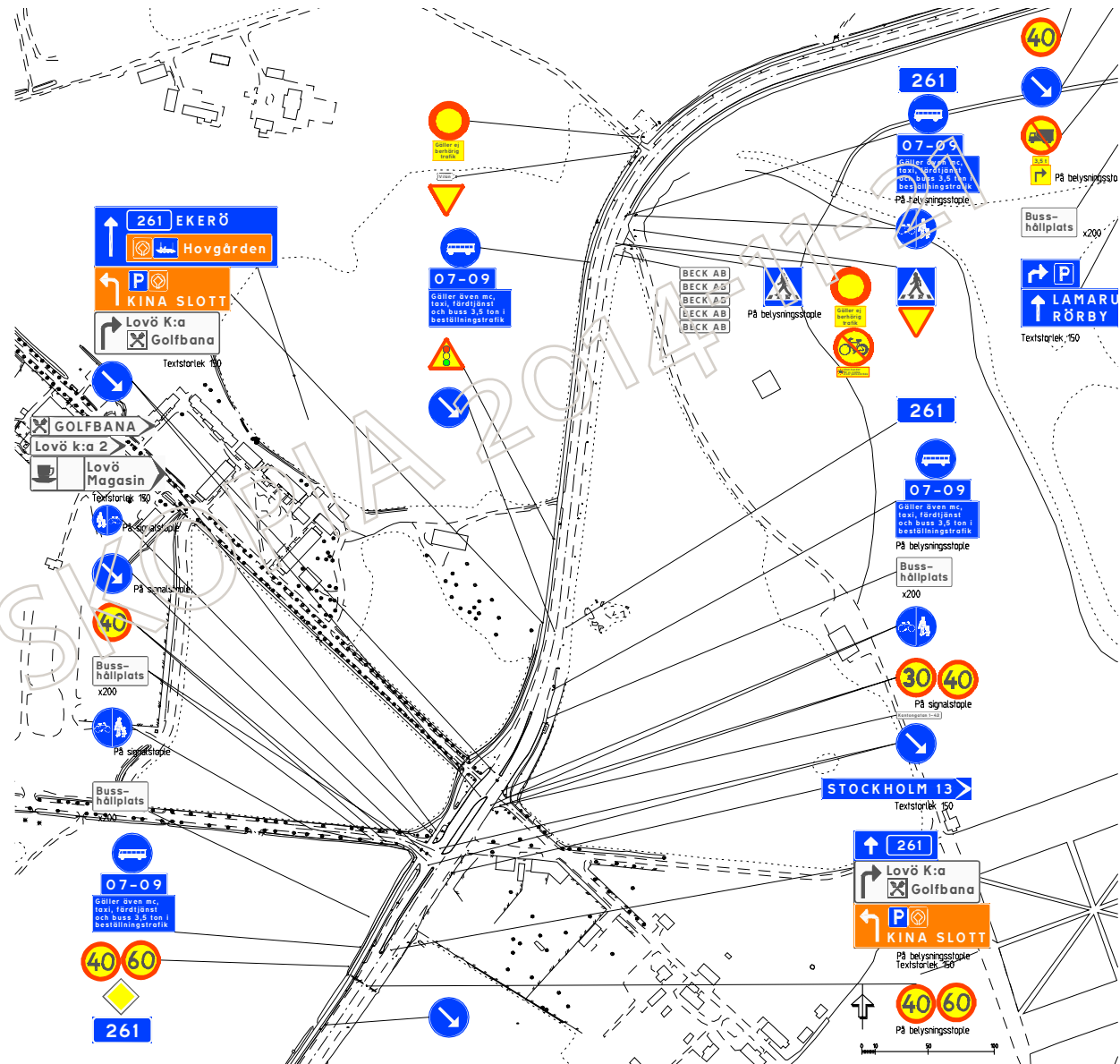
Skyltar placerade utan hänsyn till omgivning.

Skyltar är sällan samplacerade vilket innebär många stolpar.

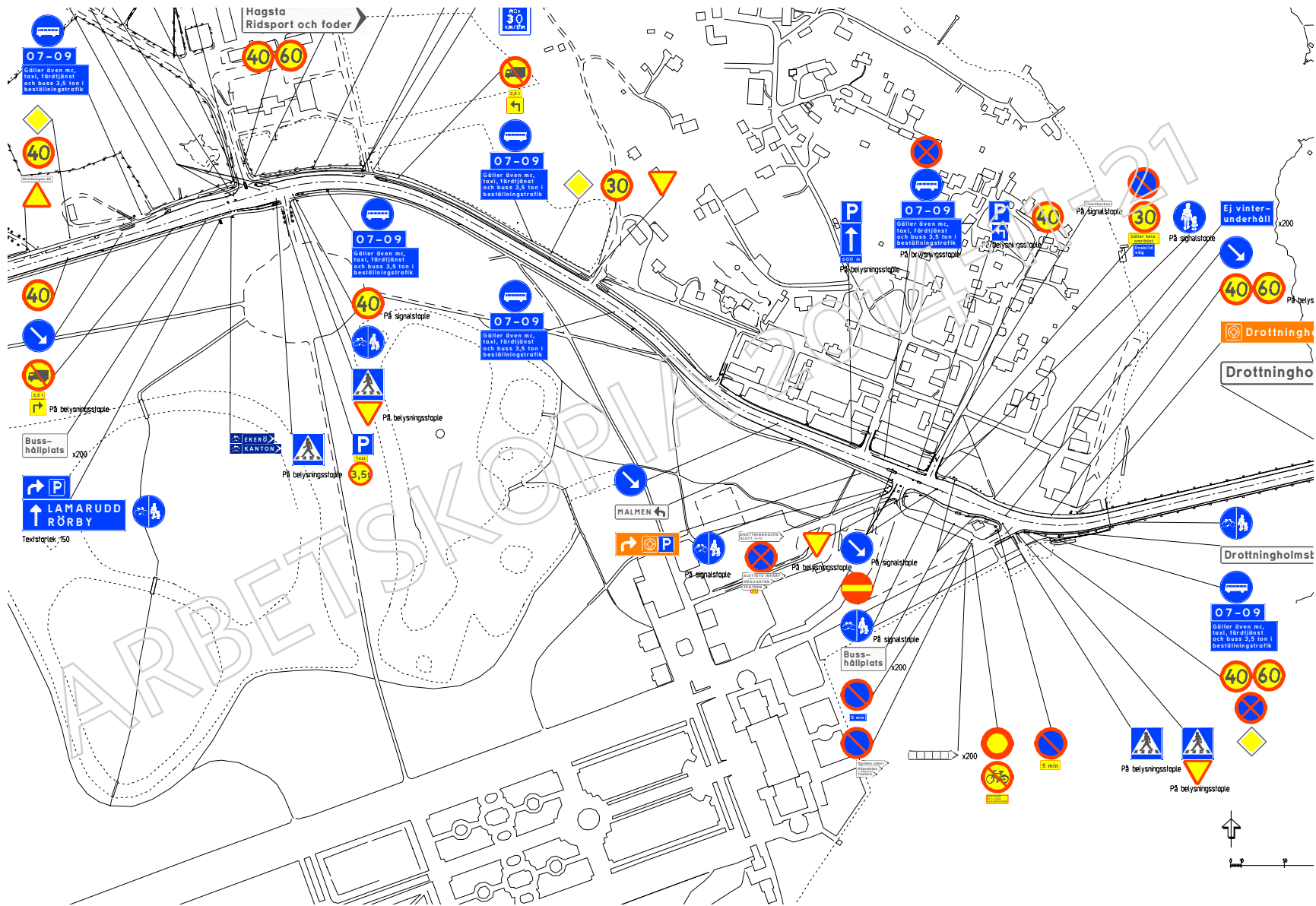




Bilder under bearbetning. Ska kompletteras med skyltförslag.



Placering av vägs skyltar



5.3 Övrig vägutrustning

I övrig vägutrustning ingår: räcke på bro, räcke på stödmur, räcke mellan busshållplats och cykelväg, stödmur, trappa vid Pressbyrån teknikbyggnader/elskåp, pollare i anslutning till vägen.

Förhållningssätt

All vägutrustning ska sträva efter att ha så liten påverkan som möjligt på landskapsbilden vilket innebär bearbetad men enkel utformning och färgsättning anpassad till platsen.

Gestaltungsprinciper

Utrustning placeras så att de anpassas till utblickar, kultur- och naturmiljövärden.

Teknikskåp placeras samlat där så är möjligt.

Färgsättning och utformning görs neutral.

Genom Malmen anpassas utformning och färgsättning av räcken till parkmiljön.

Krav

Drottningholmsbron:

A. Broräcket ska vara varmförzinkat med navföljare rörräcke med sluten profil.

Räcke på stödmur samt trappräcke

B. Ståndare, rundstål, homogen stålstång 50 mm. Följare rundstål rör. Färg svart, RAL 9005, glanstal 70. Utförandeklass: GB

Stödmur vid Pressbyrån

C. Svensk granit av typ Ävja eller likvärdig med följande tekniska egenskaper:

tryckhållfasthet EN 1926 219 MPa

Böjdraghållfasthet EN 12372 16,7 MPa

Nötningsmotsånd DIN 52108 1) 6,1 cm 3 /50 cm 2

Nötningsmotsånd EN 14157 2) 6051 mm 3

Vattenabsorption EN 13755 0,2 vikt %

Densitet EN 1936 2630 kg/m 3

utspjälkningshållfasthet EN 13364 2600 N

Halkmotstånd, slipad yta EN 14231 73 SRV, torr

Halkmotstånd, slipad yta EN 14231 67 SRV, våt

Slaghållfasthet EN 14158 4,5 J

Petrografisk sammansättning EN 12407 *

Plagioklas 33%

Kvarts 33%

Kalifältspat 29%

Biotit 4%

D. Stenblocken ska vara råkilade med oregelbunden fasad.

E. Slätfog cementbaserad, varierande rakfog 10-25mm.

F. Avtäckning stödmur: flammad översida, råkilad på långsidorna.

Trappa vid Pressbyrån

G. Utförs med granit typ Ävja eller likvärdig enligt specifikation under C.

H. Flammad på trampyta, råkilad på sättsteget och kanterna.

I. Trappans sidor ska utföras i vinkel mot mur i samma utförande som mur.

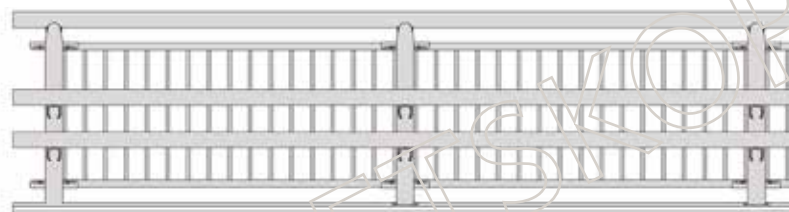


Bild XX. Illustration av det nya räcket utmed Drottningholmsbron.



Bild XX. Typ av pollare som föreslås.



Bild XX. Pollare markerar avstängd väg. Bild tagen från VR-modell

Övrig utrustning

J. Pollare ska vara av svart gjutjärn, RAL9005. Modell XX eller likvärdig.

K. Teknikskåp skall ges en sammanhållen gestaltning enligt principritning XXX

L. Teknikskåp utmed sträckan vid Malmen lackeras svart, RAL9005.

M. Teknikskåp utmed övrig sträcka utförs som varmförzinkade.

Jämförelse nuläge

Inga räcken eller handledare finns idag i vägens närhet.

Pollare finns vid Kanton, men ej vid Malmen.

Teknikskåp förekommer i många olika former och färger.

Teknikskåpens placering utgår inte från platsens förutsättningar och karaktär.



Bild XX. Illustration av det nya räcket utmed Drottningholmsbron. Räcket har en medveten lågmäld utformning för att inte konkurrera med utblicken mot slottet.



Bild XX. Räckesutformning ovanför stödmuren samt mellan cykelbana och busshållplats.

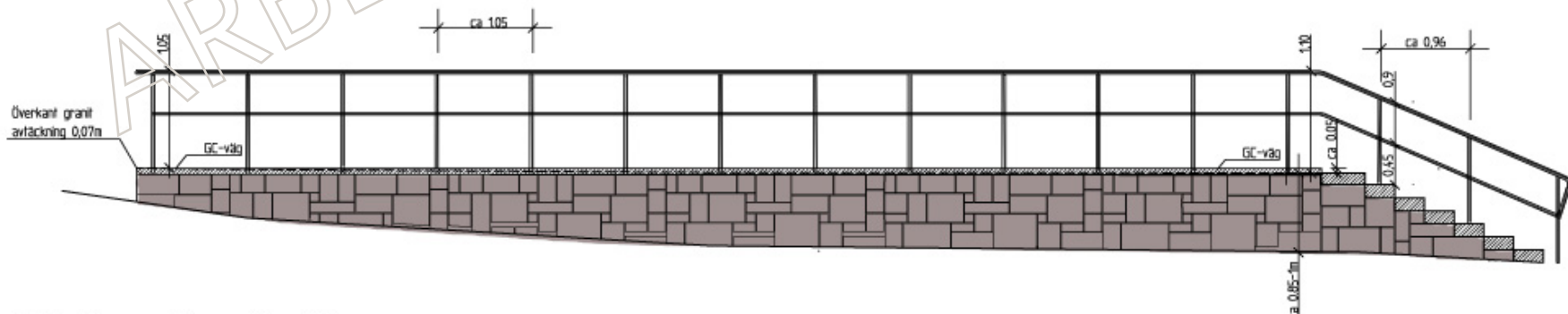


Bild XX. Utformning av stödmur mellan Pressbyå kiosken och cykelbana.



Bild XX. Utformning av el- och signalkåp bör samordnas och ges ett omhändertaget uttryck som är lågmält men som inte upplevs som en standardlösning.

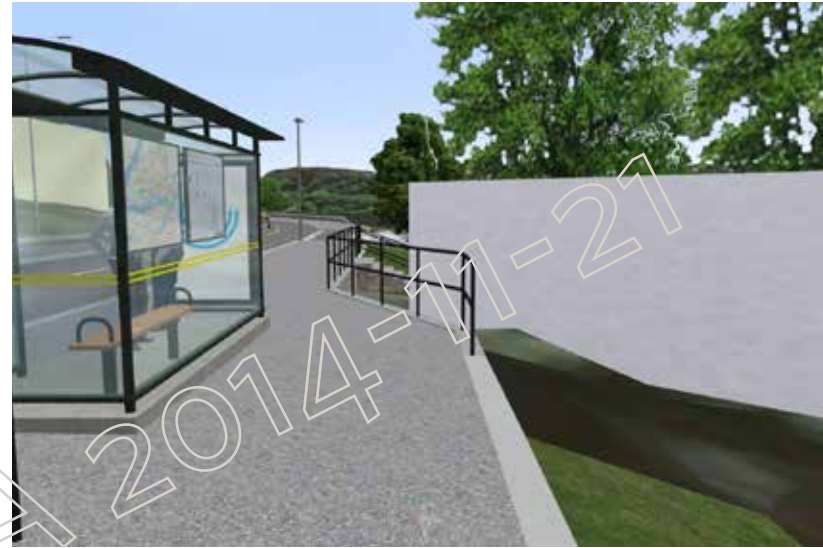


Bild XX. El- och signalkåp samlas mot Pressbyrån för att minska dess påverkan på landskapsbilden.



5.4 Markbeläggning

Markbeläggningen behandlar beläggning av gång- och cykelväg, refuger och storgatstensbeläggningar i Malmen.

Förhållningssätt

Materialet på gång- och cykelvägen genom det statliga byggnadsminnet bör avvika från övriga gång- och cykelvägen utmed Ekerövägen för att markera att den går genom en unik miljö och anknyta utseendemässigt till gångvägarna inne i parken. Genom Malmen höjs vägens detaljeringsgrad för att samspela med den omgivande karaktären.

Behandlingen av marken ska syfta till att underlätta förståelsen av samband mellan vägen och dess omgivning, t ex genom att hålla nere antalet vertikala element som kantstenar i landskapsrum som sträcker sig över vägen.

Gestaltungsprinciper

Både körbana och gång- och cykelväg ska ha så ljus beläggning som möjligt för att anknyta till parkvägarna.

Krav

Beläggning gc-bana

A. Beläggs med ytskikt av Y1; makadam som vältras in i bindemedel av bitumen.

B. Modifierat bindemedel som minskar risk för blödning används.

C. Provytor ska läggas för att avgöra vilken fraktion samt kulör på ballast

som är mest lämplig: 2-4 mm, 4-8 mm eller 8-11 mm. Utvärdering av provytor och slutligt val ska ske av Trafikverkets arkitekt samt representant från Riksantikvarieämbetet. Vid utvärdering ska såväl det estetiska uttrycket som skötselaspekten beaktas.

D. Makadam ska tas från samma leverantör som levererar grus till slottsparken för att uppnå samma färg som parkvägarna.

Övriga ytor

E. All granit i trafikmiljö, t ex storgatsten och kantsten ska, där inget annat anges, utföras av granit av typen Grå Bohus, Näsinge eller likvärdig med följande tekniska egenskaper:

tryckhållfasthet EN 1926 197 MPa

Böjdraghållfasthet EN 12372 13,0 MPa

Nötningsmotstånd DIN 52108 1) 7,0 cm 3 /50 cm 2

Nötningsmotstånd EN 14157 2) 7009 mm 3

Vattenabsorption EN 13755 0,2 vikt %

Densitet EN 1936 2640 kg/m 3

utspjälkningshållfasthet EN 13364 2400 N

Halkmotstånd, slipad yta EN 14231 69 SRV, torr

Halkmotstånd, slipad yta EN 14231 60 SRV, våt

Slaghållfasthet EN 14158 5,5 J

Petrografisk sammansättning EN 12407*

Plagioklas 42%

Kvarts 27%

Kalifältpat 24%

Biotit 5%

Muskovit 1%.

F. Kantsten ska 100 mm bred och av råkildad granit.

G. Refuger bredare än 1,5 m ska planteras med gräs.

H. Refuger smalare än 1,5 m ska beläggas med storgatsten av granit.

I. Refuger med gräs ska ha en rad storgatsten mellan gräs och kantsten. Se detalj XX.

J. Genom Malmen ska samtliga refuger beläggas med storgatsten av svensk råkildad granit enligt specifikation under E.

K. Överköringsbara spärrytör ska beläggas med storgatsten. Av trafiksäkerhetsskäl målas spärrytans ytterkant med vit vägfärg.

L. Överkörningsbara refugytör/mittremsa utmed Malmen ska utföras som välvd storgatstensyta.

M. Genom Malmen sätts två rader storgatsten längs kantstenen i vägens ytterkanter, se detalj XX.

N. Ingen kantsten utmed gräsremsan som skiljer gc-vägen från körbanan.

Jämförelse nuläge

Beläggningen av gc-banan är av ljusgrå asfalt.

Beläggning körbana asfalt.

Skiljemremsan mellan körbana och gc-väg avgränsas med kantsten mot körbana.

Kantsten av både limmad betong och granit förekommer. På ett flera platser kan det vara olika på ömse sidor om vägen.

Körfält och spärrytör markeras med målning.

Refuger är fyllda med asfalt.

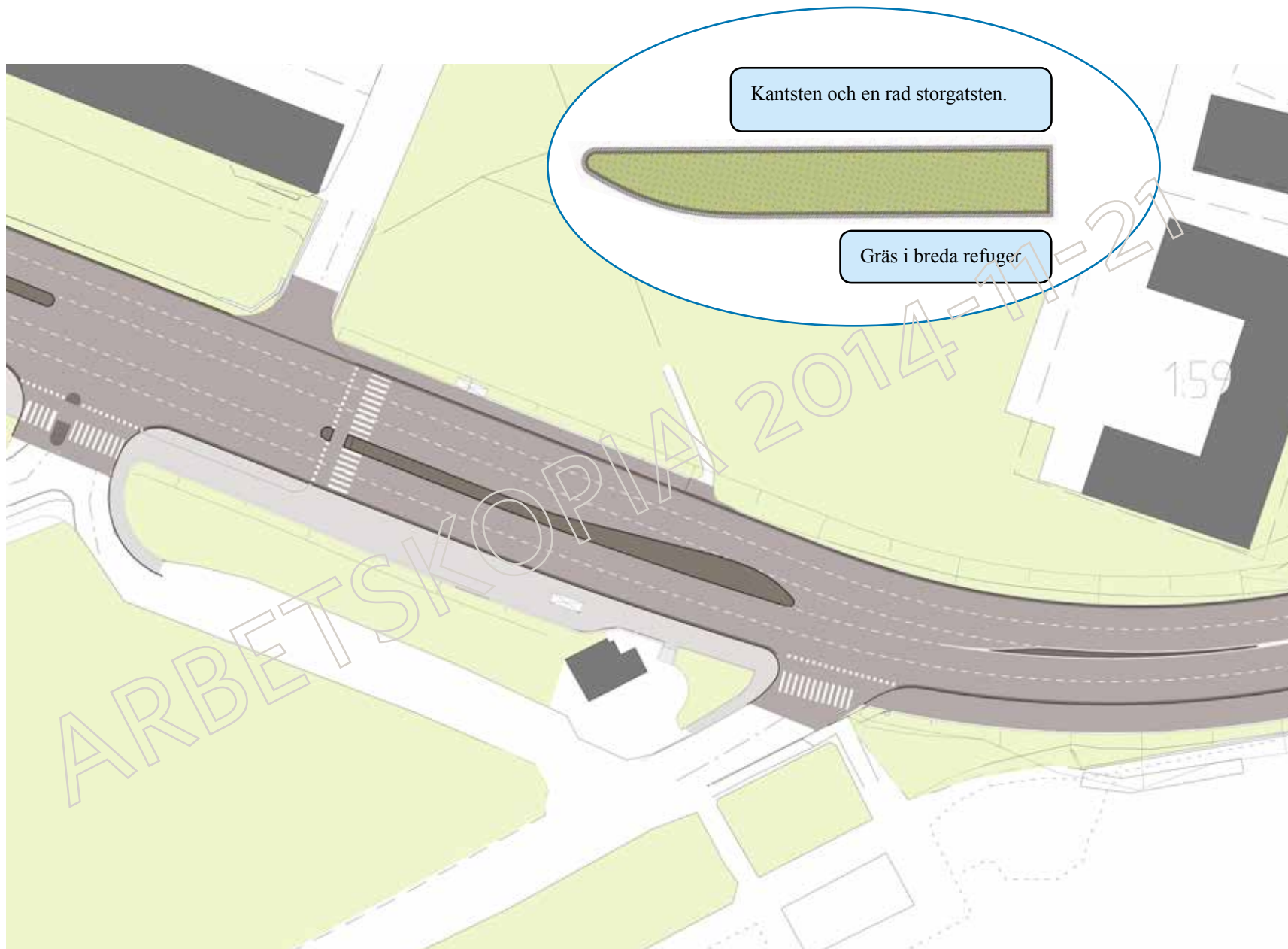


2 bilder, exempel på ytskikt Y1, gång- och cykelbana



Bild, på markbeläggningen tagen och tillfixad från VR vid Malmen





5.6 vegetation och mark

Samtliga mark- och vegetationsytor som berörs av projektet. I slänt mellan Hemmet och Rörbyvägen finns möjlighet att stöta på berg vid anläggningen

Förhållningssätt

Utformningen av mark och vegetationsytor i vägen närhet ska sträva efter att upplevas som en del av det omgivande landskapet.

Gestaltungsprinciper

Ny vegetation syftar till att ersätta vegetation som tas bort, komplettera eller förstärka strukturerna som finns i alléer eller i parken, och hjälpa till att läka samman ny markutformning med befintlig.

Nyplanteringar efterliknar till artsammansättning, vegetationsstruktur och utbredning befintliga vegetationsförhållanden.

Krav

Vegetation

A. Alla växtval ska göras i samråd med Statens fastighetsverk och utifrån det vårdprogram som är under framtgående av SFV.

Grässådd

B. Kanton – Vilan: ängsvegetation av typen XXXXXXXXX.

C. Vilan - Drottningholmsbron, södra sidan: parkgräs av samma typ som

inne i parken: blandning XXXX.

D. Vilan – Hemmet, norra sidan: torktåligt ängsgräs av typen skogsbacke, XXX

E. Hemmet, norra sidan: parkgräs av samma typ som inne i parken: blandning XXXX.

F. Hemmet – Malmen, norra sidan. Kanton – Vilan: ängsvegetation av typen XXXXXXXXX.

Mark

G. Parkvägen söder om Ekerövägen utmed Malmen flyttas enligt vägplanen för väg 261 upp för att ligga intill körbanan.

H. Slänten i Malmens västra ände modelleras längre ut i parken, enligt detalj XXX. Modelleringen gör slänten till en del av parken istället för en stel del av väggroppen.

I. Slänten vid fastigheten öster om Hemmet modelleras för att ges en mer varierad lutning, enligt detalj XXX.

Jämförelse nuläge

Vegetationen i slänten vid fastigheten öster om Hemmet har svåra växtförutsättningar på grund av den branta lutningen.

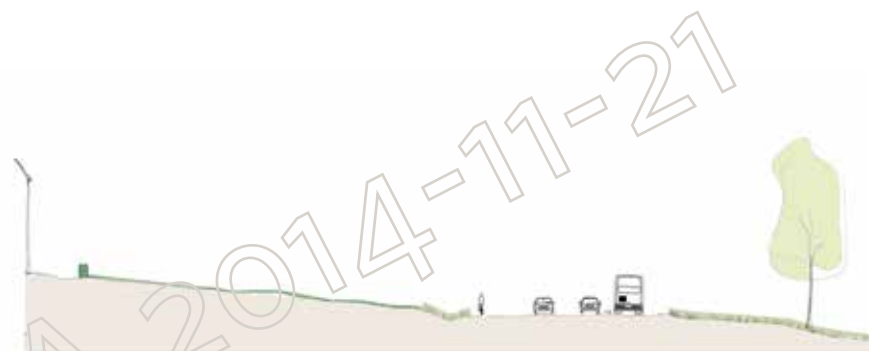
I Malmens västra del ligger vägen på bank med en hög jämn slänt ner mot parken. Släntens stela utformning blir en del av väggroppen och leder på så vis ner känslan av väg ner i parken.



Bild XX. Släntmodellering för mjukare uttryck in mot parken.



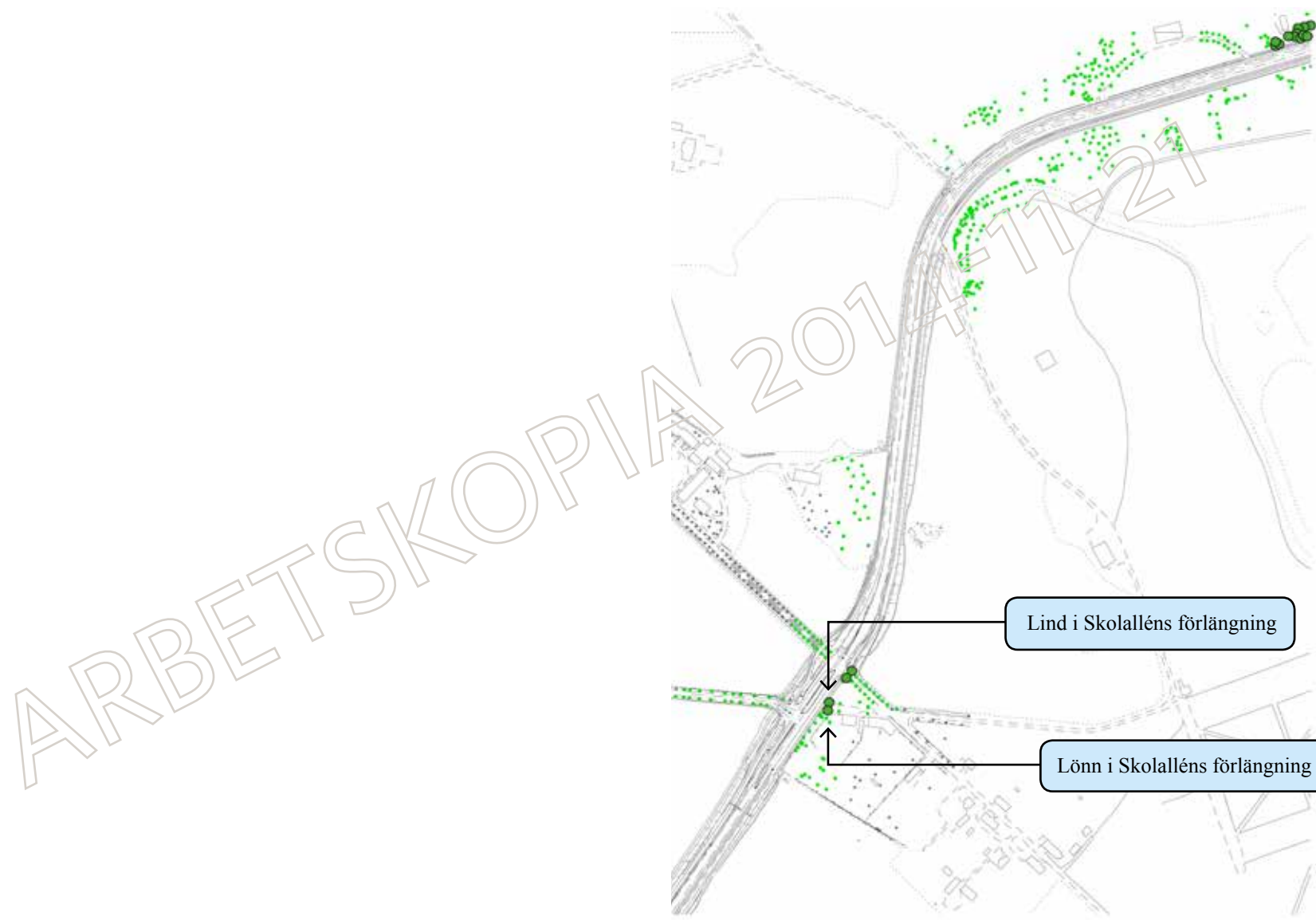
Bild på ny släntutformning vid Malmen

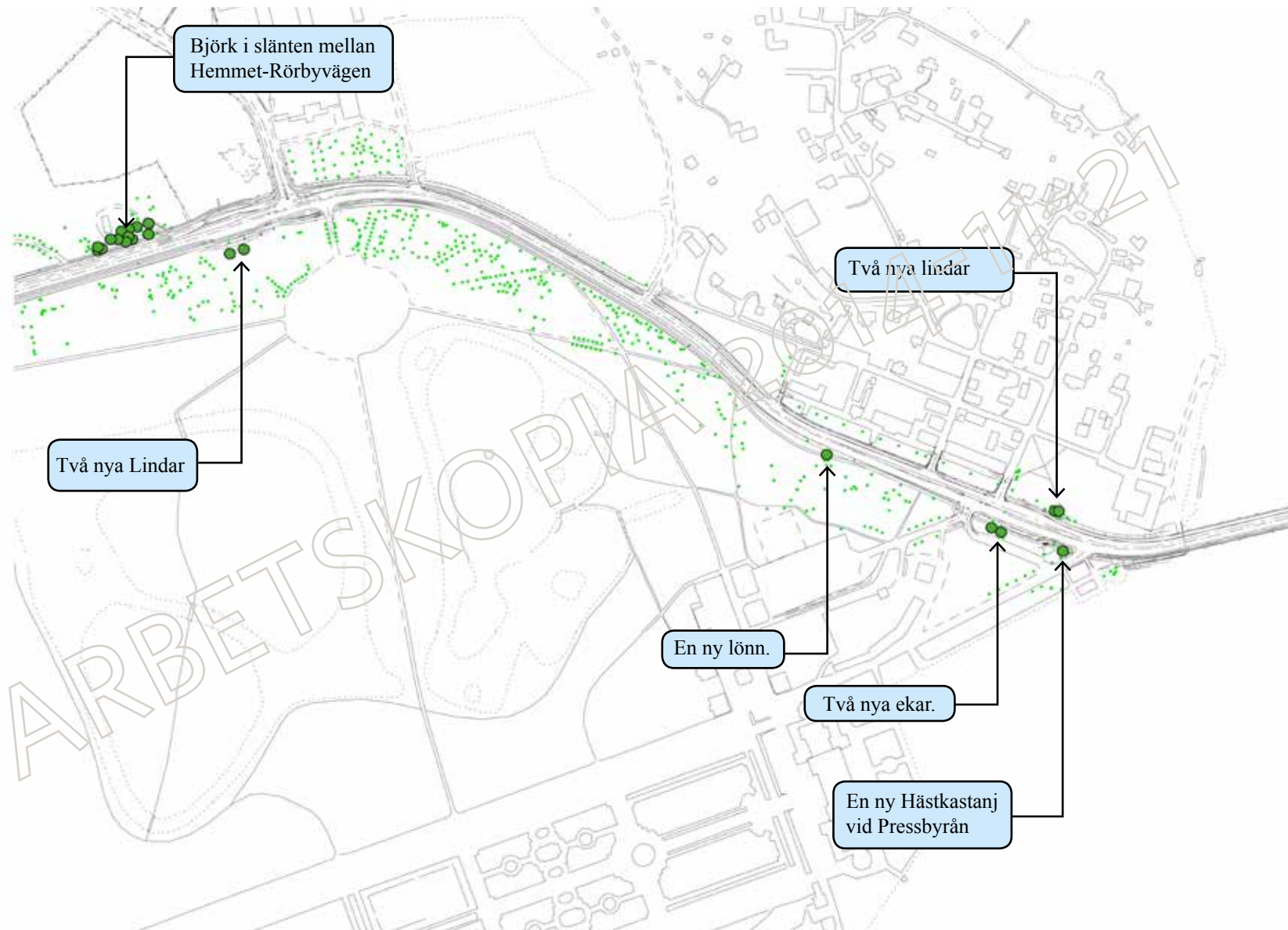


Idag är markskötseln inte den samma på bägge sidor om Ekerövågen. Diket och det höga gräset som växer där förtydligar gränsen.



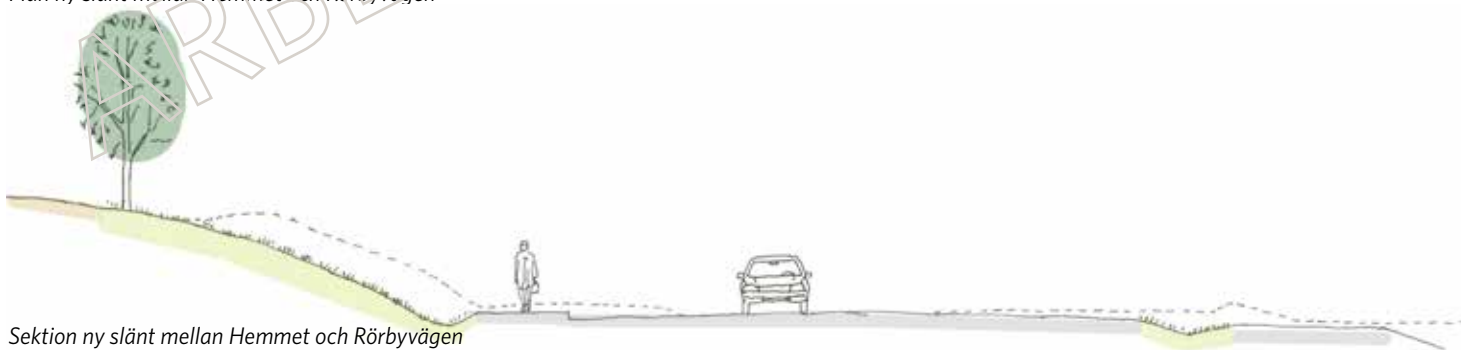
Förslag: Diket täcks över och ligger i nivå med kringliggande mark. Gräset klipps ända fram till väggkanten. Gräset sköts på samma sätt på parksidan. På detta sätt läser ögat ihop de båda sidorna om vägen.



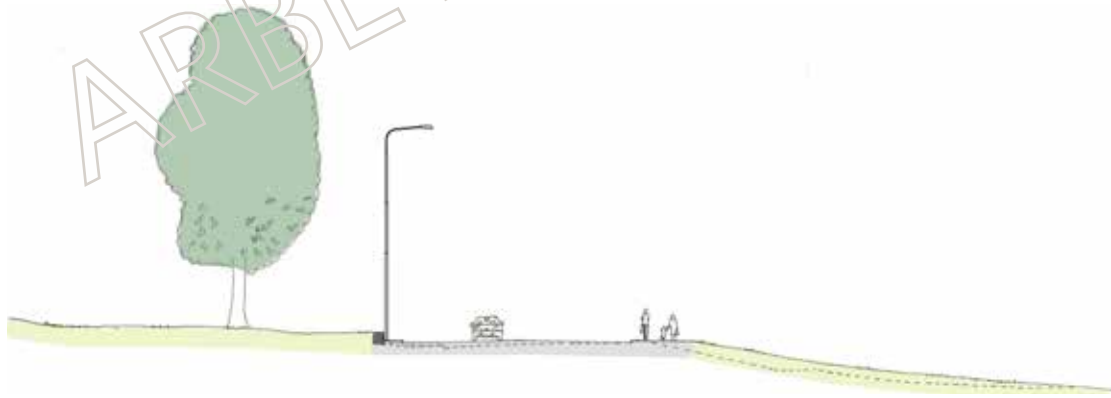




Plan ny slänt mellan Hemmet och Rörbyvägen



Sektion ny slänt mellan Hemmet och Rörbyvägen



6. Förslag

Utformning av vägen och sidoområdena presenteras i detta kapitel i plan och med inzoomningar över särskilt komplexa platser. Här redovisas helhetsbilden av förslagen.









